Statistics Canada
Statistique Canada

Social and Economic Studies Division

Division des études sociales et économiques

Canada

K-06F
c.2.

Dépenses en énergie des canadiens, 1969-1982

LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR LES PERSONNES ÂGÉES

par

Louise A. Heslop

Document de recherche n° 22
Statistique Canada

hiver 1986

Prix: $5.00

L'auteur est responsable de l'analyse présentée dans ce document, qui ne reflète pas nécessairement les opinions ou politiques de Statistique Canada.

REMERCIEMENTS

Nous remercions la Division du revenu et des dépenses des consommateurs de l'aide qu'elle a apportée à la préparation des séries de données utilisées dans cette étude.

Brian Murphy et Lynda Auger ont fourni une aide à la recherche de la plus haute importance, le premier dans le travail d'analyse informatique et statistique, et la seconde dans la communication des données techniques.

DÉPENSES EN ÉNERGIE DES CANADIENS, 1969-1982

RÉSUMÉ

La consommation d'énergie par les personnes âgées est examinée pour la période de 1969 à 1982 à l'aide des données sur les dépenses des familles. Les personnes âgées ont dépensé beaucoup moins d'énergie au titre du transport personnel, mais seulement un peu moins pour la consommation ménagère que les groupes d'âge plus jeunes. Comme leurs dépenses totales sont plus basses, ces coûts énergétiques pour la consommation ménagère représentent une part bien plus considérable de leur budget total. À cet égard, les hausses récentes du prix de l'énergie ont touché plus durement les personnes âgées. De surcroît, les coûts énergétiques par tête et par pièce sont supérieurs pour les personnes âgées, et il semble moins probable que ces dernières aient converti leur système de chauffage pour réduire leurs frais.

APERÇU GÉNÉRAL

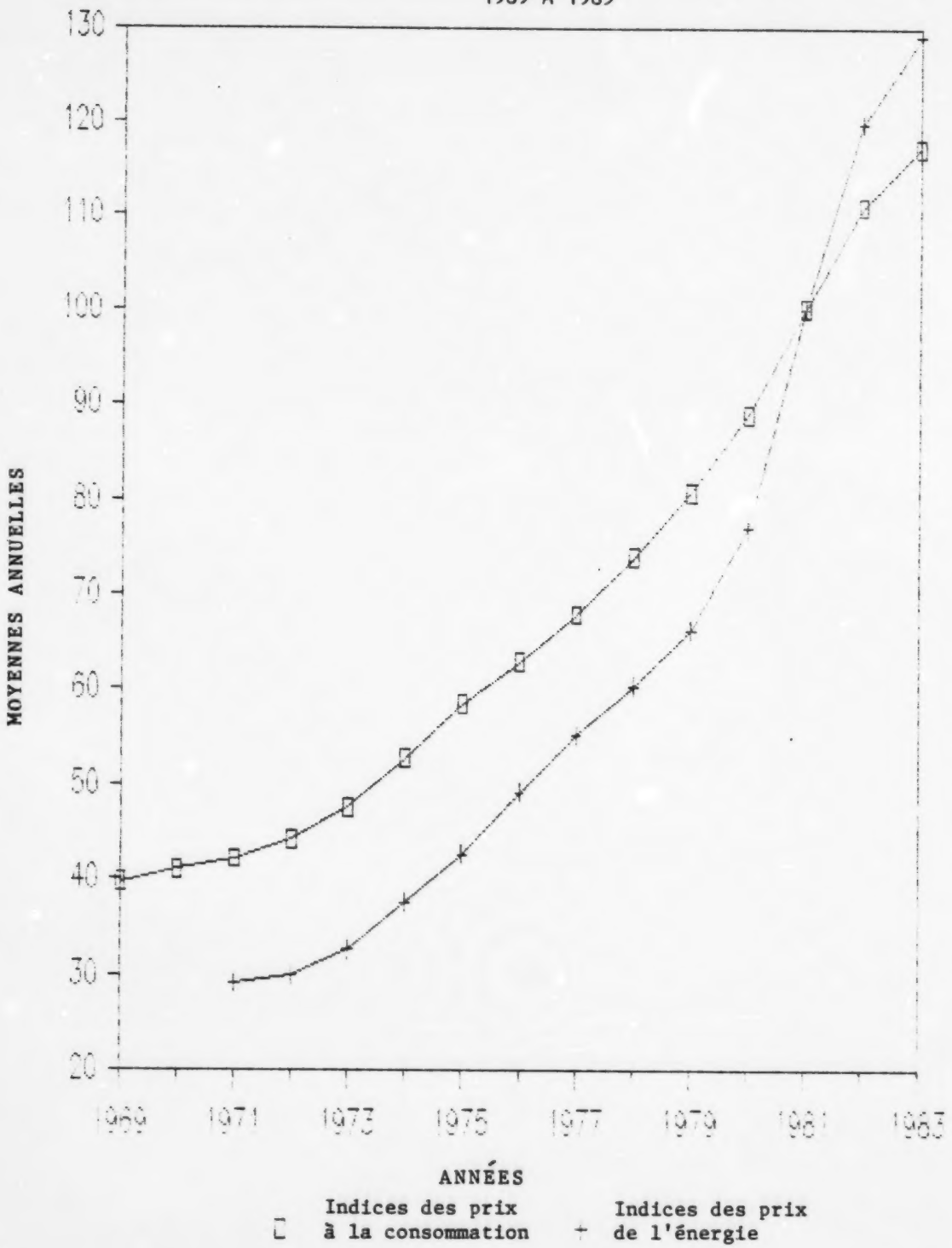
Dans les années soixante-dix, l'achat d'énergie devint une dépense importante. Pendant des décennies, le mode de vie des ménages était déterminé par l'habitude de disposer de combustible bon marché. Toutefois, il s'est produit entre le milieu et la fin des années 1970 une hausse rapide des prix de l'énergie, surtout du pétrole, mais aussi de l'électricité et du gaz. Cette étude vise à évaluer les effets de ces augmentations sur les personnes âgées grâce à une analyse de leurs dépenses directes en énergie. Elle comprend comme cadre un aperçu général qui décrit les besoins et expériences des personnes âgées en ce qui a trait à la consommation d'énergie au foyer et pour le transport.

Les personnes âgées ont vécu une existence remplie de bouleversement qui, à certains égards, pouvaient jeter la confusion dans leur esprit. Un grand nombre des personnes âgées qui vivent aujourd'hui ont grandi à une époque où l'on se servait de l'énergie humaine ou animale pour exécuter la plupart des activités. Elles passaient leur existence en utilisant très peu de combustibles fossiles. Elles sont ensuite entrées dans une ère de révolution technologique. En l'espace de quelques décennies seulement, la vie de famille ordinaire s'est transformée en une existence caractérisée par une forte dépendance à l'égard d'une vaste gamme de machines à moteur, de l'éclairage électrique et du chauffage central alimenté par des combustibles fossiles. Plus

récemment, la bonne vie a fini par se traduire par la possibilité de disposer à la maison de nombreuses machines et gadgets et de jouir d'une grande mobilité grâce à des moyens de transport privés. Toutefois, dès que ce nouveau mode de comportement fut bien établi, il se produisit une nouvelle révolution. L'énergie bon marché utilisée pour faire fonctionner tous les appareils et l'automobile avait soudainement disparu avec la montée en flèche des prix du combustible. La figure 1 montre la hausse de l'indice des prix à la consommation pour l'énergie, de 1971 à 1983. En 1973 et 1979, d'importants changements se sont produits dans les augmentations de prix. Dans l'ensemble, on a assisté après 1973 à un revirement de la tendance principale dans le sens d'une augmentation rapide des prix qui, avant 1973, étaient assez stables.

Ces augmentations de produits de consommation sont particulièrement difficile à absorber par les personnes âgées en raison de la nature de leur revenu. Pour faire face à la hausse des prix, les travailleurs faisant partie de la population active demandent des augmentations de salaire. Ils ont pour objectif de conserver leur haut niveau de vie ou de continuer à jouir d'un niveau de vie élevé malgré l'augmentation des coûts. Par ailleurs, les personnes âgées tirent la majeure partie de leur revenu des pensions et suppléments de la sécurité de la vieillesse accordés par le gouvernement. Habituellement, la valeur de ces paiements de transferts était fixée pour de longues périodes à des niveaux assez bas. Toutefois, les personnes âgées du Canada ont bénéficié d'une aide au milieu des années 1970 quand le gouvernement fédéral a commencé à indexer les pensions à l'indice général des prix à la consommation à la suite de l'ascension vertigineuse du prix de l'énergie, qui s'est traduite par une flambée générale des prix. D'autres sources de revenus des personnes âgées n'ont pas manifesté autant d'obligeance à l'égard de ces dernières. Les revenus provenant de régimes privés de pensions et de placements n'ont généralement pas suivi le rythme des augmentations. De nombreuses personnes âgées ont donc ressenti la double contrainte d'un budget limité et de la hausse des prix. Les prix de l'énergie, en particulier, posaient un problème car leur progression avait été supérieure à l'accroissement général de l'IPC depuis 1978.

FIGURE 1
INDICE DES PRIX À LA CONSOMMATION ET INDICE DES PRIX DE L'ÉNERGIE,
1969 À 1983



IMPORTANCE DE L'ÉNERGIE POUR LES PERSONNES ÂGÉES

L'énergie est un bien important pour les personnes âgées. Lorsque les prix de l'énergie augmentent, l'accroissement des dépenses pour le chauffage du logement est, dans une large mesure, inévitable car il faut maintenir des niveaux de température adéquats. À mesure que les gens vieillissent, les infirmités, maladies, médicaments prescrits et un ralentissement général du métabolisme ont tous pour effet d'affaiblir les défenses naturelles de l'organisme et de le rendre plus sensible à la chaleur et au froid. Les personnes âgées peuvent tomber malades dans des logements où la température est inférieure à 18 degrés Celsius. Si une personne âgée est faible, elle risque de souffrir d'hypothermie même à une température plus élevée. On recommande aux personnes âgées de prendre des précautions si la température de la pièce est inférieure à 21 degrés Celsius. Les frais nécessaires pour maintenir cette température dans un logement sont élevés (Avery, 1984:43-44).

L'hyperthermie est aussi dangereuse que l'hypothermie. Les personnes âgées qui souffrent de troubles de la circulation, de maladies du rein, de l'appareil respiratoire et de la peau, d'obésité, de fièvre, qui prennent des médicaments ou consomment de l'alcool peuvent éprouver des malaises lorsque la température est élevée. Ces malaises vont de l'épuisement causé par la chaleur au coup de chaleur ou à l'asystolie et à la crise cardiaque provoquées par la chaleur. On recommande aux personnes âgées de garder au moins une chambre fraîche en été. Par ailleurs, l'achat d'un climatiseur exige un important investissement initial, et son fonctionnement requiert continuellement des dépenses importantes pour la consommation d'énergie (Avery, 1984:45).

À l'extérieur du foyer, les besoins d'énergie ne sont pas moins réels. Les transports assurent la liaison entre les personnes et les activités auxquelles elles participent. Cette vérité s'applique autant aux personnes âgées qu'à tout autre adulte de la collectivité. Le mythe qui prétend que le mode de vie se détériore pendant la vieillesse sous-entend que les personnes âgées préfèrent ne pas voyager beaucoup. Ce mythe a une base théorique qui repose sur le mode de vie admis comme hypothèse et sa définition du milieu propre à

l'individu. Cette théorie part du principe que dans un cycle de vie normal, le bébé commence à reconnaître sa chambre comme son milieu à lui. À mesure que l'enfant grandit, son univers s'étend à la maison, au jardin, au voisinage et à la collectivité. Au-delà de cet univers, les définitions dépendent du mode de vie choisi par la personne. Toutefois, dès que cette dernière vieillit, on pense qu'il se produit un mouvement inverse à la progression vers l'extérieur et que le milieu de l'individu devient de plus en plus petit. On peut se représenter tout ce processus comme une série de cercles concentriques au milieu desquels la personne commence son existence pour accéder à des sphères de plus en plus grandes jusqu'à la vieillesse, lorsqu'elle commence à reculer vers le centre. À la fin, l'univers de la personne âgée devient sa chambre dans son logement ou une maison de repos. (Voir, par exemple, Cumming et Henry, 1961.)

Malheureusement, cette théorie ne reconnaît pas l'importance de maintenir des contacts sociaux pour avoir une vie enrichissante, et elle a une opinion irréaliste du mode de vie ou, tout au moins, du mode de vie souhaitable des personnes âgées. Il s'agit d'une théorie globale qui ne tient pas compte du point de vue individuel. Il se peut aussi qu'elle se démode tout simplement à mesure que sont abandonnées de nombreuses contraintes physiques et économiques limitant le mode de vie des personnes âgées.

Le transport est un facteur clé qui permet aux personnes âgées de maintenir des contacts dans un milieu plus vaste. Des études révèlent qu'il existe une relation étroite et constante entre l'accès aux moyens de transport et la satisfaction que l'on tire de l'existence (McPherson, 1983). Alors qu'il y a un siècle, le transport n'était pas un facteur essentiel à la satisfaction des besoins personnels, il l'est aujourd'hui. Dans la société nord-américaine moderne, les activités et services socio-culturels ne sont plus regroupés à une distance de marche raisonnable, mais, au contraire, situés à un endroit leur permettant de servir la plus grande région possible (Robson, 1982). Le changement dans la taille du groupe à l'intérieur duquel se rassemblent les personnes d'une collectivité pose certains problèmes spéciaux aux personnes âgées, particulièrement en Amérique du Nord, où l'automobile est le principal moyen de transport.

Les personnes âgées ne mettent pas fin à toutes leurs autres activités lorsqu'elles cessent de travailler. Elles doivent encore ramener chez elles des aliments et d'autres biens du magasin, aller à l'église et assister à des réunions, consulter leur médecin, leur dentiste et leur avocat, participer à des activités récréatives et rendre visite à leurs parents et amis. Les besoins de déplacement liés à l'emploi sont, au moins en partie, remplacés par les besoins créés par l'accroissement des loisirs. La réalité de ces besoins ne correspond pas au détachement prédit par la théorie du retrait du cycle de vie.

La possibilité pour une personne âgée de répondre à ses besoins de transport dépend de conditions économiques, sociales et physiques. Pour circuler, les personnes âgées ont surtout recours à l'automobile, aux transports en commun, aux taxis et à la marche. Au cours de ce siècle, l'automobile est devenue le moyen de transport le plus attrayant, mais les frais nécessaires à l'utilisation et à l'entretien d'une voiture, ainsi que les problèmes de santé dont souffrent davantage les personnes âgées ne permettent souvent pas de choisir la voiture comme moyen de transport. De nombreuses provinces imposent aux personnes âgées des examens de conduite obligatoires, ce qui, effectivement, empêche un grand nombre d'entre elles de conduire une voiture. De surcroît, beaucoup de femmes âgées ont décidé de leur sort quand elles étaient plus jeunes en n'apprenant jamais à conduire, préférant laisser ce soin à leur mari. Après qu'elles soient devenues veuves, elles refusent souvent de commencer à apprendre les connaissances requises pour obtenir un permis. Il s'agit toutefois d'un comportement du passé, car la plupart des jeunes femmes d'aujourd'hui apprennent à conduire et aiment cela. Cette nouvelle norme de comportement sous-entend qu'à l'avenir plus de personnes âgées conduiront une voiture.

En raison des contraintes financières et de l'incapacité de conduire, il est probable que les personnes âgées choisissent les transports en commun. Ce moyen de transport comporte toutefois des limites. Les personnes âgées ne peuvent pas toujours aller facilement là où elles le désirent en empruntant ce moyen. Dans les petites villes et collectivités où vivent beaucoup de personnes âgées, ils ne circulent qu'à certaines heures et pas le dimanche. Les

hautes marches et les portes de sortie parfois lourdes rendent difficile ou impossible l'utilisation de ces moyens de transports par les personnes âgées souffrant d'un handicap physique. Il est également difficile de monter et descendre des autobus en portant des paquets, surtout si l'on doit utiliser les mains courantes pour l'entrée et la sortie. Les personnes âgées doivent pouvoir s'asseoir pendant qu'elles attendent l'autobus, de préférence dans un abri qui les protège du froid et de la pluie. La chaleur et le froid qui caractérisent le climat canadien posent d'autres problèmes aux personnes âgées qui utilisent les transports en commun, et la marche, en hiver, sur les trottoirs verglacés et enneigés jusqu'à l'arrêt de l'autobus peut rendre tout le voyage dangereux, désagréable et inconfortable. Enfin, la plupart des régions rurales ne sont tout simplement pas desservies par les transports en commun.

Les taxis sont un moyen de transport beaucoup plus pratique, mais aussi beaucoup plus coûteux, que les autobus. Dans certaines régions, les personnes âgées peuvent bénéficier d'une réduction du prix des courses en taxi; par exemple, le gouvernement de la Saskatchewan prend effectivement certaines mesures pour assurer un service gratuit dans les régions urbaines. Toutefois, il est peu probable qu'un service subventionné de ce genre se généralise en raison du coût qui serait nécessaire pour offrir à l'ensemble des personnes âgées un service gratuit comparable à celui de la Saskatchewan.

Les personnes âgées peuvent également choisir la marche pour autant que leur destination soit située à une distance qu'elles peuvent parcourir. Les logements conçus spécialement pour les personnes âgées tiennent compte de la marche comme moyen permettant aux personnes âgées de se déplacer et sont souvent situés très près des services dont elles ont besoin. Néanmoins, le fait de devoir marcher dans la chaleur de l'été et le froid de l'hiver n'est ni agréable, ni pratique si l'on tient compte des problèmes de santé de certaines personnes âgées. Le fait de dépendre de la marche limite également le cercle ou le milieu social des personnes âgées et peut entraîner l'application de la théorie de la régression du cycle de vie.

Des services spéciaux de transport sont parfois offerts aux personnes âgées qui sont invalides et ne peuvent utiliser les moyens ordinaires de

transport. Ces services ne solutionnent pas vraiment les problèmes des personnes âgées qui souffrent de légères infirmités ou qui n'ont tout simplement pas les moyens de payer les billets d'autobus, même au tarif réduit.

Enfin, les besoins de transport des personnes âgées dépassent le cadre de leur collectivité. Les Canadiens voyagent beaucoup. Les personnes âgées qui désirent maintenir des contacts personnels avec leurs parents et amis doivent nécessairement utiliser des services de transport interurbain. La voiture particulière reste le moyen de transport préféré pour ce genre de voyage, mais les transports en commun sont également utilisés souvent. Les compagnies aériennes, de transport par autobus et de chemins de fer offrent aux personnes âgées des tarifs spéciaux et voyages tout compris et fournissent en général une aide aux voyageurs qui souffrent de troubles moteurs. Par ailleurs, le coût de ces moyens de transport reste inabordable pour la plupart des personnes âgées.

Les besoins de transport des personnes âgées doivent être satisfaits pour que ces dernières puissent répondre à la plupart de leurs autres besoins grâce à l'achat de biens et services et au maintien de relations sociales. Toutefois, le besoin de se déplacer va plus loin que le trajet hebdomadaire à l'épicerie et la consultation occasionnelle chez le médecin. Le transport est le moyen qui permet aux personnes âgées de se rendre à l'endroit où se déroulent toutes les activités auxquelles elles désirent participer et, par conséquent, d'avoir un mode de vie qui leur procure de la satisfaction.

Il est donc évident que l'énergie destinée tant à la consommation ménagère qu'au transport constitue un bien important pour les personnes âgées. En outre, il est indubitable que le prix de ce bien a connu une ascension vertigineuse au cours des 10 dernières années. La discussion qui suit examine les résultats de l'analyse des dépenses en énergie des personnes âgées pendant cette période afin de déterminer la manière dont ces personnes ont été touchées par ces hausses de prix.

SOURCE DES DONNÉES

Les données utilisées dans cette étude sont tirées des enquêtes sur les dépenses des familles menées par Statistique Canada en 1969, 1972, 1974, 1976, 1978 et 1982, pour les mêmes huit villes comprises dans toutes les six enquêtes. Ces villes sont Saint-Jean (T.-N.), Halifax, Montréal, Ottawa, Toronto, Winnipeg, Edmonton et Vancouver. Deux séries de données ont été préparées. Dans la série principale choisie pour cette étude, on a procédé à une autre sélection des ménages pour n'inclure dans l'échantillon que les familles qui pourraient réduire considérablement leur propre consommation d'énergie en apportant des modifications à leur logement et à leur système de chauffage et qui seraient également touchées directement et immédiatement par la hausse des prix de l'énergie. C'est le cas des ménages qui paient directement leur propre consommation ménagère d'énergie, mais pas celui de la plupart des ménages habitant dans des appartements au Canada. Ainsi, l'échantillon définitif de ménages ne comprend que les ménages qui ont eu des dépenses de consommation ménagère, ont payé directement leurs propres factures de chauffage et services publics et vivaient dans des logements individuels, maisons jumelées, duplex, pavillons groupés ou maisons en rangée.(1)

Afin de mettre l'accent sur les dépenses des personnes âgées, l'échantillon choisi d'acheteurs d'énergie a été subdivisé davantage selon l'âge du chef de ces ménages d'après la définition utilisée dans les études sur les dépenses des familles. Tous les ménages dont le chef était âgé de plus de 64 ans ont été classés dans le groupe des personnes âgées.

L'inclusion dans l'échantillon des seuls acheteurs d'énergie n'habitant pas dans des appartements tend à biaiser l'échantillon en faveur des personnes qui peuvent se permettre de posséder leur propre maison. Les dépenses en énergie des personnes de ce groupe ont tendance à être plus élevées. En outre, leur revenu moyen tend à être supérieur à celui des ménages qui ne sont pas compris dans l'échantillon. Toutefois, cela peut ne pas être le cas au niveau individuel surtout pour beaucoup de personnes âgées qui sont peut-être propriétaires parce qu'elles disposaient d'un revenu convenable avant leur retraite et bien qu'elles touchent un revenu actuel nettement inférieur.

On a préparé une seconde série de données qui comprend tous les ménages d'une seule personne et de deux personnes, dont le chef est âgé de 45 ans et plus. Comme on le verra plus loin, sa principale utilité est de comparer les ménages âgés à ceux qui ont des besoins semblables du point de vue de la taille et du cycle de la vie familiale, mais qui n'ont pas encore franchi le cap des 65 ans. Toutefois, cette seconde série de données ne comporte aucune réserve sur les caractéristiques du logement.

Les données relatives aux dépenses ne permettent pas de découvrir la manière dont l'énergie a été utilisée au foyer. Si une facture d'électricité est payée, il est impossible de déterminer la quantité d'électricité qui est utilisée pour chacune des fonctions suivantes: cuisson, éclairage et fonctionnement des appareils ménagers et de chauffage. De même, si l'on se sert du gaz naturel pour le chauffage et la cuisson à la maison, il est impossible de déterminer la quantité de gaz consommée pour chaque fonction. C'est pourquoi, dans l'analyse qui suit, tous les usages ménagers d'énergie sont combinés en une seule catégorie et utilisés comme une mesure des dépenses en énergie. Ce n'est qu'à ce niveau d'agrégation que l'on peut, jusqu'à un certain point, obtenir des résultats exacts.

L'autre mesure des dépenses de consommation d'énergie employée dans cette étude se rapporte au carburant utilisé pour l'usage personnel, la voiture particulière ou le camion. Il s'agit en général d'essence, mais aussi d'autres carburants pour voitures et camions. La partie des dépenses en énergie consacrée à un usage commercial, tant pour la consommation ménagère que le transport, a été retirée de l'échantillon. Répétons que seules les dépenses directes en énergie pour le transport par voiture et camion ont été utilisées car le transport privé constitue le moyen de transport préféré et souvent le seul qui soit disponible. En outre, il est impossible d'estimer exactement la composante du coût énergétique des tarifs des transports publics.

DÉPENSES EN ÉNERGIE

En 1982, tous les ménages payant les dépenses directes pour la consommation ménagère d'énergie ont dépensé en moyenne $1,265, comparativement à une moyenne de $306 en 1969, ce qui représente une augmentation de 313% sur la période de 13 ans. Pour leurs véhicules, ces ménages ont dépensé en moyenne $1,083 en 1982, contre $231 en 1969, soit un accroissement de 369%. Le tableau 1 et les figures 2 et 3 présentent les données pour chacune des six années d'enquête pour tous les ménages compris dans l'échantillon.

La forme de la courbe suivant la progression des dépenses indique plusieurs déplacements vers le haut dans le taux d'accroissement des dépenses. On peut voir ces déplacements dans l'inclinaison des lignes joignant les points. Entre 1969 et 1972, la courbe est presque plate. Entre 1972 et 1974, il se produit un gonflement, de même qu'entre 1974 et 1976. La courbe maintient la même inclinaison entre 1976 et 1978 pour tous les ménages quant à la consommation ménagère, mais s'aplatit pour le carburant destiné aux voitures et camions, ce qui indique un certain ralentissement de la hausse des prix et (ou) de la consommation. Comme le prochain intervalle temporel porte sur une période de quatre ans au lieu de deux, il faut faire preuve de prudence dans l'évaluation des tendances survenues pendant les années comprises entre les enquêtes. Toutefois, malgré l'allongement de cette période, une hausse vertigineuse des prix s'est produite entre 1978 et 1982. Ce mouvement suit généralement celui des augmentations du prix de l'énergie et reflète aussi l'influence des activités de conservation de l'énergie réalisées à partir du milieu jusqu'à la fin des années 1970.

Le tableau indique également les augmentations des dépenses des ménages âgés, et les chiffres sont essentiellement les mêmes que ceux qui se rapportent à l'échantillon total des ménages. La principale différence en valeur absolue est observée dans les dépenses relatives au fonctionnement des véhicules. Bien que la valeur absolue des dépenses soit beaucoup plus basse, les augmentations successives ont suivi la même tendance, et des taux d'accroissement élevés ont, en fait, été enregistrés pendant la période de 13 ans. En ce sens, les personnes âgées ont été très touchées par la hausse du prix de l'énergie destinée au transport.

TABLEAU 1

DÉPENSES MOYENNES EN DOLLARS POUR LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DES MÉNAGES COMPRIS DANS L'ÉCHANTILLON*, SELON L'ÂGE DU CHEF, HUIT VILLES, 1969-1982

	Énergie destinée à la consommation ménagère			Carburant pour voitures et camions			Taille de l'échantillon	
Âge du chef	65-74 ans	75 ans et plus	Total	65-74 ans	75 ans et plus	Total	65-74 ans	75 ans et plus
Année								
1969	276	253	306	117	46	231	255	105
1972	332	315	357	127	33	269	204	88
1974	376	400	451	175	94	369	281	123
1976	571	611	610	268	128	506	194	89
1978	721	765	765	291	149	560	182	83
1982	1160	1151	1265	599	304	1083	173	90
Taux de variation 1969-1982	320.3	354.9	313.4	412.0	561.0	368.8		

* Le texte décrit restriction imposées à l'élaboration de l'échantillon.

FIGURE 2
DÉPENSES MOYENNES EN DOLLARS POUR LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DES MÉNAGES COMPRIS DANS L'ÉCHANTILLON, SELON L'ÂGE DU CHEF 65 ANS ET PLUS, HUIT VILLES, 1969-1982

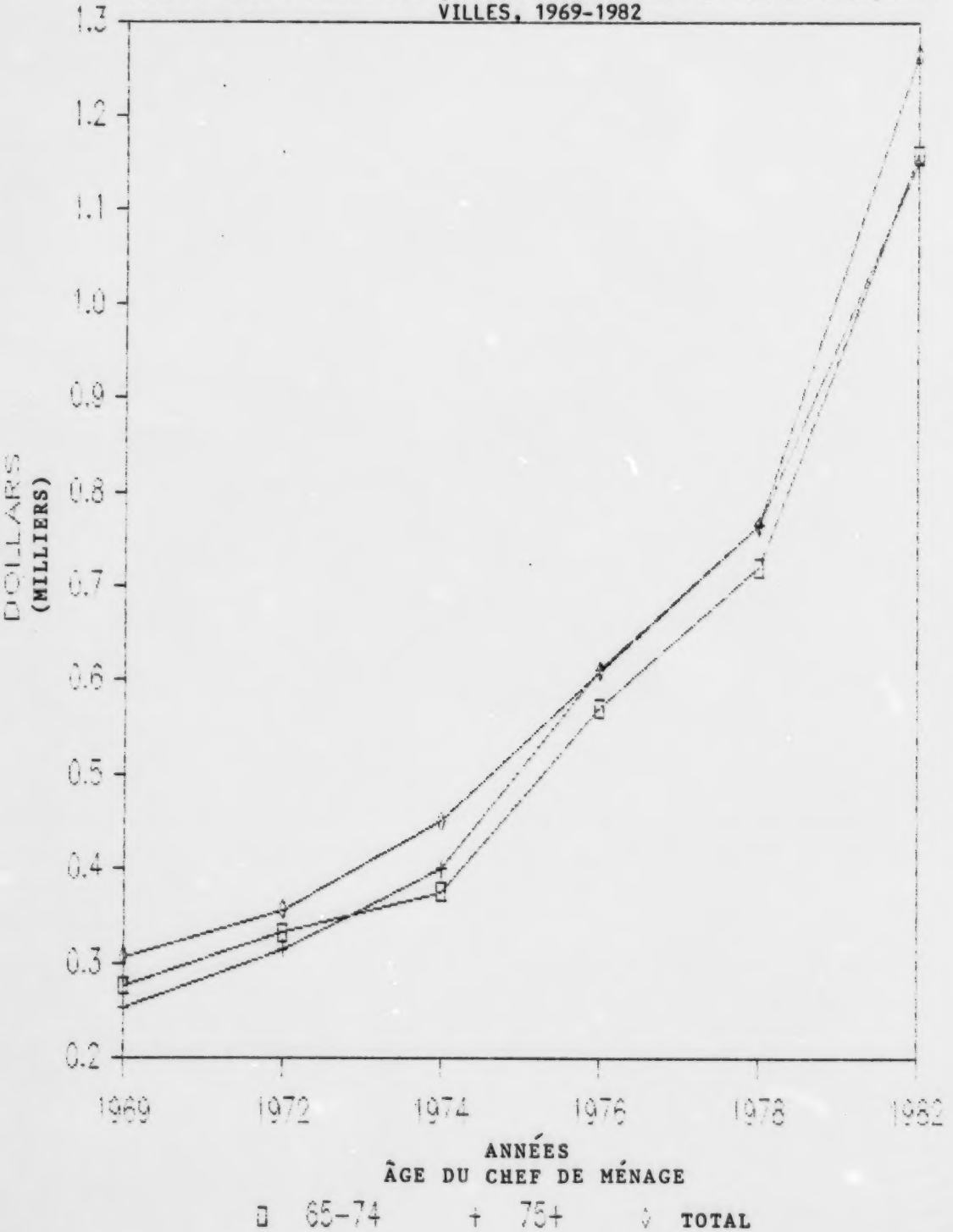
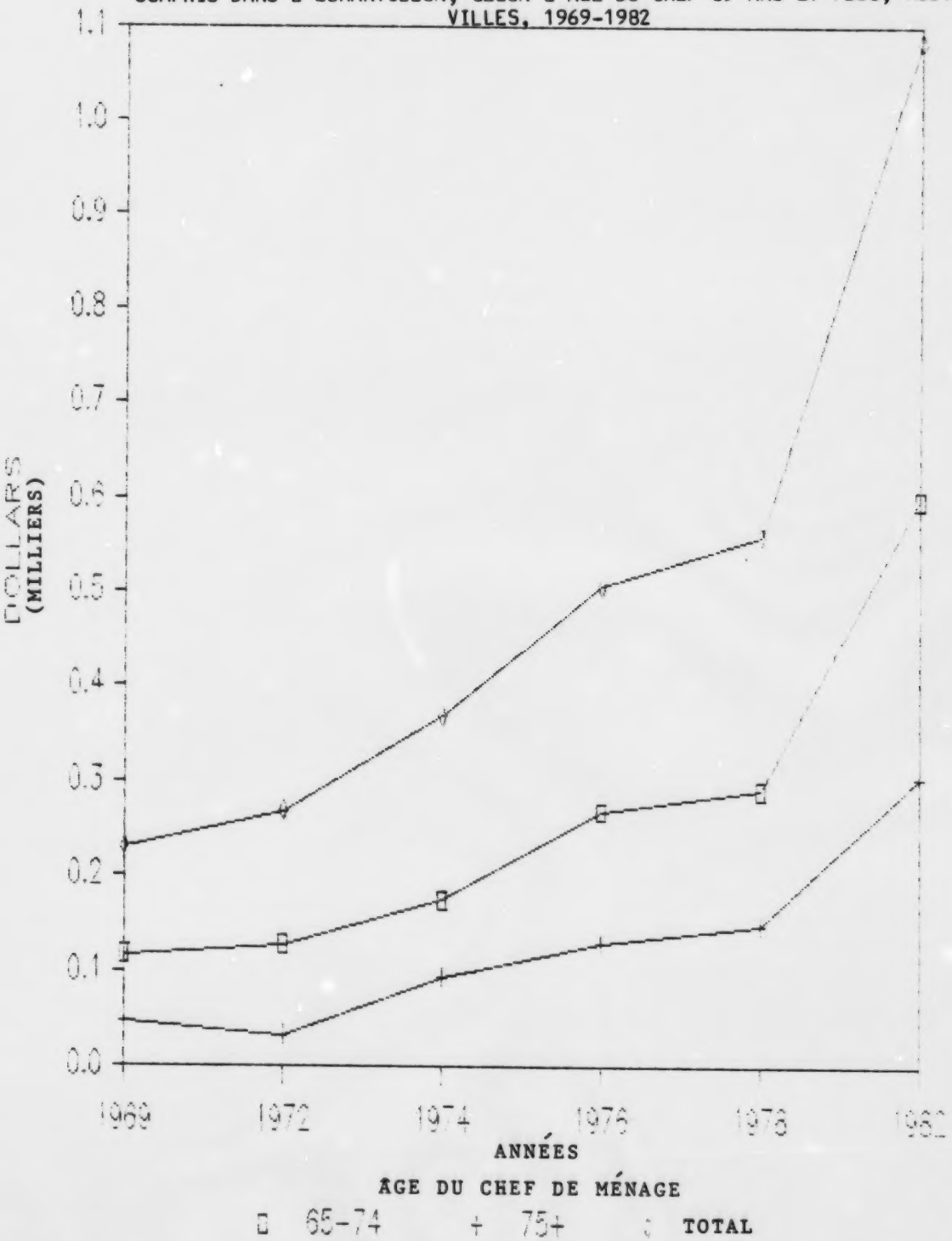


FIGURE 3
DÉPENSES MOYENNES EN DOLLARS POUR LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DES MÉNAGES COMPRIS DANS L'ÉCHANTILLON, SELON L'ÂGE DU CHEF 65 ANS ET PLUS, HUIT VILLES, 1969-1982



Pour la consommation ménagère, les dépenses des personnes âgées se rapprochent beaucoup plus de celles de la moyenne de tous les ménages. Les taux d'accroissement sont très semblables, mais, une fois de plus, les personnes âgées ont connu de plus fortes augmentations en pourcentage entre 1969 et 1982 pour ces dépenses en énergie.

La hausse du prix de l'énergie s'est produite pendant une période d'inflation très rapide et a été une cause déterminante de cette inflation. Les augmentations des traitements et salaires ont aidé la plupart des Canadiens à faire face à la hausse du coût de la vie. L'indexation des pensions au coût de la vie a été adoptée au milieu des années 1970 pour tenir compte de la situation particulièrement difficile de nombreuses personnes âgées dépendant d'un revenu fixe dans le cadre des programmes gouvernementaux de soutien du revenu. Il est donc important de comprendre l'effet que ces augmentations de revenu ont pu avoir pour alléger le fardeau que représentait la nécessité de financer ces coûts énergétiques accrus au sein du ménage.

Pour étudier ce facteur, on présente le pourcentage de la part des dépenses en énergie consacrée à la consommation ménagère et au transport dans le total des dépenses pour chaque année. Ces pourcentages indiquent la portion du budget total qui a été attribuée à la consommation d'énergie et qui, par conséquent, n'était plus disponible pour d'autres biens de consommation. Ces résultats sont indiqués au tableau 2 et dans les figures 4 et 5. La charge bien plus lourde que les dépenses en énergie imposent aux personnes âgées apparaît maintenant beaucoup plus clairement. Bien que les ménages âgés dépensent moins que la moyenne des ménages au titre de l'énergie, elles consacrent à cette dernière une part beaucoup plus considérable de leur budget total. Pour les deux utilisations d'énergie, tous les ménages de l'échantillon ont dépensé 6.5% de leur budget total, tandis que les personnes âgées de 65-74 ans ont déboursé 8.8% et celles de 75 ans et plus au-dessus de 9.7%. En outre, malgré la hausse rapide des prix de l'énergie, la part des dépenses totales réservées à l'énergie par tous les ménages de l'échantillon ne s'est accrue, dans l'ensemble, que de 1.2% pendant la période de 13 ans. Par ailleurs, les personnes âgées ont dû redistribuer les fonds de leur budget dans une proportion de 2.4% environ, soit le double de la moyenne, pour absorber les augmentations de prix.

TABLEAU 2

POURCENTAGE DES DÉPENSES EN ÉNERGIE DANS LES DÉPENSES TOTALES, SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE, HUIT VILLES, 1969-1982

Âge du chef	Énergie destinée à la consommation ménagère			Carburant pour voitures et camions		
	65-74 ans	75 ans et plus	Total	65-74 ans	75 ans et plus	Total
Année						
1969	4.5	6.6	3.0	1.9	1.2	2.3
1972	4.8	7.1	2.9	1.8	0.8	2.2
1974	4.5	5.9	2.7	2.1	1.4	2.2
1976	5.2	6.5	2.9	2.4	1.6	2.4
1978	5.8	7.9	3.2	2.3	1.8	2.3
1982	5.8	7.7	3.5	3.0	2.0	3.0
Variation 1969-1982	1.3	1.1	0.5	1.1	1.2	0.7

FIGURE 4
POURCENTAGE DES DÉPENSES EN ÉNERGIE DANS LES DÉPENSES TOTALES, SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE 65 ANS ET PLUS, HUIT VILLES, 1969-1982

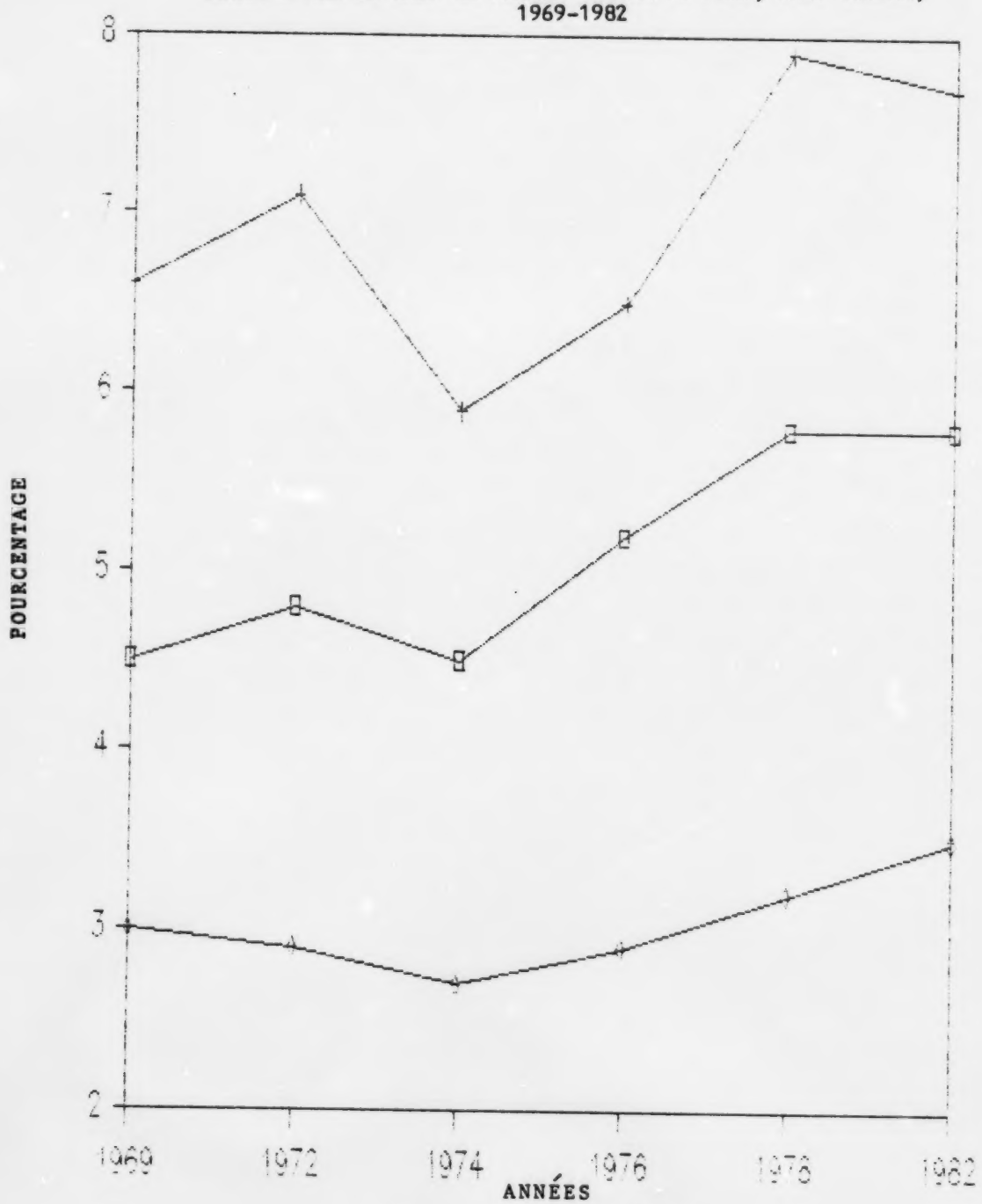
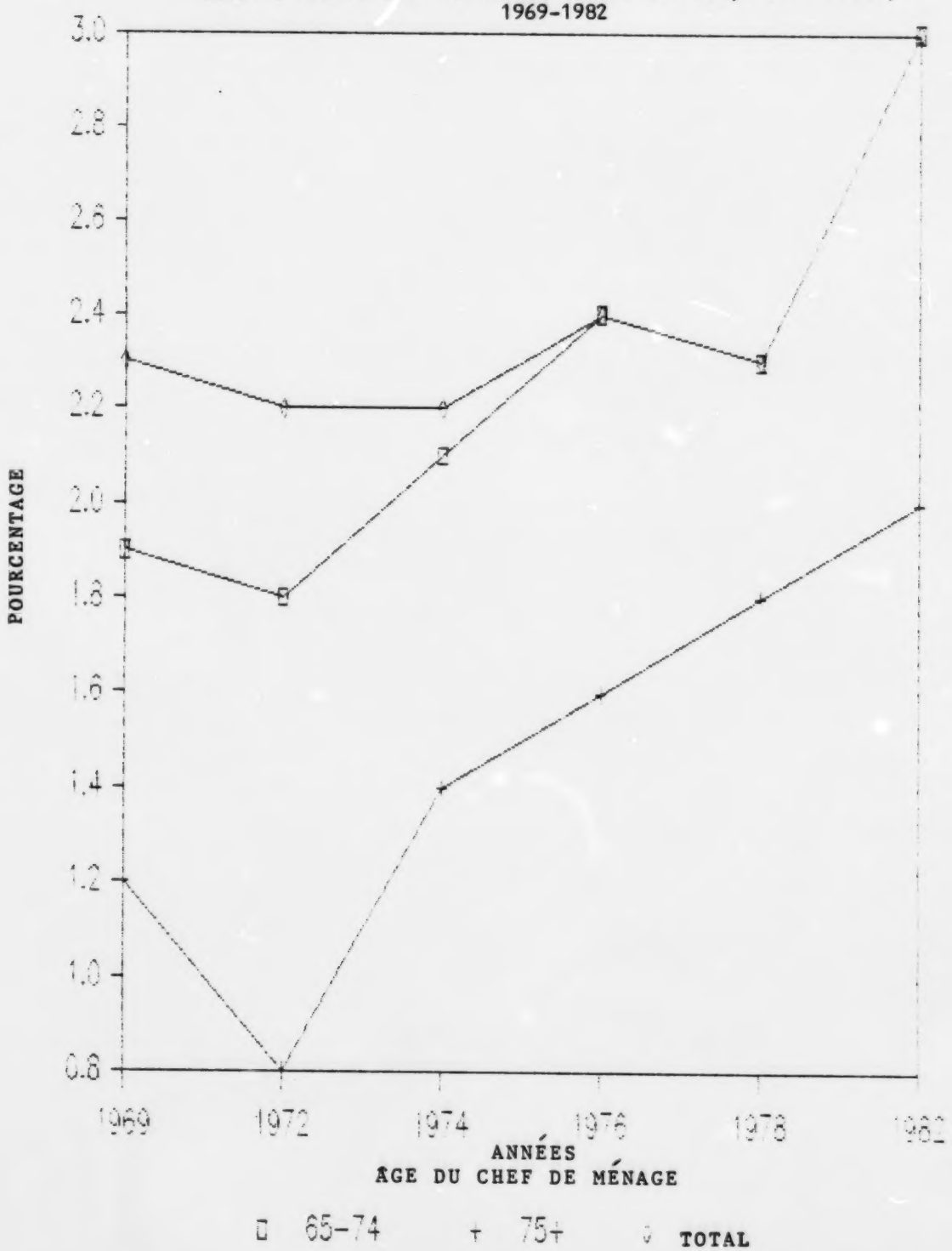


FIGURE 5
POURCENTAGE DES DÉPENSES EN ÉNERGIE DANS LES DÉPENSES TOTALES, SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE 65 ANS ET PLUS, HUIT VILLES, 1969-1982



Il est clair que la consommation d'énergie est liée à l'âge. Le tableau 3 présente les dépenses en énergie selon l'âge du chef de ménage entre 1969 et 1982. La figure 6 indique les chiffres de 1982, en dollars, selon l'âge du chef. La consommation ménagère d'énergie s'accroît pour atteindre un sommet à l'âge mûr. Pendant cette période, les enfants plus âgés sont encore à la maison ou commencent à quitter le foyer. La taille et l'utilisation du logement atteignent généralement leur maximum et, par conséquent, les coûts sont élevés. Le pourcentage du budget (figure 7) consacré à l'énergie s'accroît également pendant cette période, malgré l'augmentation générale du revenu total et des dépenses totales pour le même groupe d'âge. Les dépenses totales en énergie destinée à la consommation ménagère diminuent ensuite après 65 ans. Toutefois, comme le revenu total accuse une baisse beaucoup plus forte, le pourcentage du budget consacré à l'énergie continue d'augmenter à une allure vertigineuse. La place prédominante qu'occupe l'énergie dans le budget familial démontre son importance pour les ménages. Lorsque le revenu s'accroît au cours du cycle de vie de la famille, la part consacrée à la consommation ménagère d'énergie augmente. Ensuite, malgré la diminution du revenu qui se produit ultérieurement, on n'enregistre pas une réduction correspondante de la consommation d'énergie, surtout pour les usages ménagers, de sorte que la part du budget réservée à la consommation ménagère continue d'augmenter.

L'accroissement des dépenses directes en énergie destinée au transport est d'une nature différente. La présence de jeunes enfants semble stabiliser les dépenses personnelles au titre des voyages et même réduire la part du budget consacrée à l'achat de carburant pour les voitures et camions. Toutefois, dès que les enfants sont plus âgés, ces coûts augmentent, probablement parce que ces enfants participent à plus d'activités en dehors du foyer et surtout lorsqu'ils obtiennent leur permis de conduire. Ensuite, il se produit, à l'âge de 65 ans, une diminution très soudaine des dépenses en dollars, qui est suivie d'une autre baisse de ces dépenses pour le groupe des personnes âgées de plus de 75 ans. Cette dernière baisse est suffisamment importante pour entraîner également une diminution du pourcentage des dépenses totales consacrées à l'achat de carburant pour les voitures et camions. Aujourd'hui, les ménages dont le chef est âgé de plus de 75 ans se composent généralement de femmes célibataires vivant seules. Beaucoup de ces femmes

TABLEAU 3
DÉPENSES EN ÉNERGIE SELON L'ÂGE DU CHEF, POUR UN ÉCHANTILLON DE HUIT VILLES, 1969-1982

Âge du chef	30 ans	30-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus
	Consommation ménagère d'énergie				
Dépenses en dollars					
1969	267	323	311	276	253
1972	309	367	369	332	315
1974	386	463	474	376	400
1976	538	632	623	571	611
1978	627	775	807	721	765
1982	1000	1275	1348	1160	1151
Taux de variation 1969-1982	274.5	294.7	333.4	320.3	354.9
Pourcentage des dépenses totales					
1969	2.9	2.9	2.8	4.5	6.6
1972	2.6	2.6	2.7	4.8	7.1
1974	2.4	2.5	2.7	4.5	5.9
1976	2.7	2.7	2.8	5.2	6.5
1978	2.8	2.9	3.1	5.8	7.9
1982	3.1	3.2	3.5	5.8	7.7
Variation 1969-1982	0.2	0.3	0.7	1.3	1.1
	Carburant pour voitures et camions				
Dépenses en dollars					
1969	273	251	247	117	46
1972	285	292	307	127	33
1974	395	376	427	175	94
1976	515	537	564	268	128
1978	542	613	627	291	149
1982	1167	1126	1202	599	304
Taux de variation 1969-1982	327.4	348.6	386.6	412.0	561.0
Pourcentage des dépenses totales					
1969	3.0	2.2	2.2	1.9	1.2
1972	2.4	2.1	2.3	1.8	0.8
1974	2.5	2.1	2.4	2.1	1.4
1976	2.6	2.3	2.5	2.4	1.6
1978	2.4	2.3	2.4	2.3	1.8
1982	3.6	2.8	3.2	3.0	2.0
Variation 1969-1982	0.6	0.6	1.0	1.1	1.2

FIGURE 6
DÉPENSES EN DOLLARS EN ÉNERGIE SELON L'ÂGE DU CHEF,
POUR UN ÉCHANTILLON DE HUIT VILLES, 1969-1982

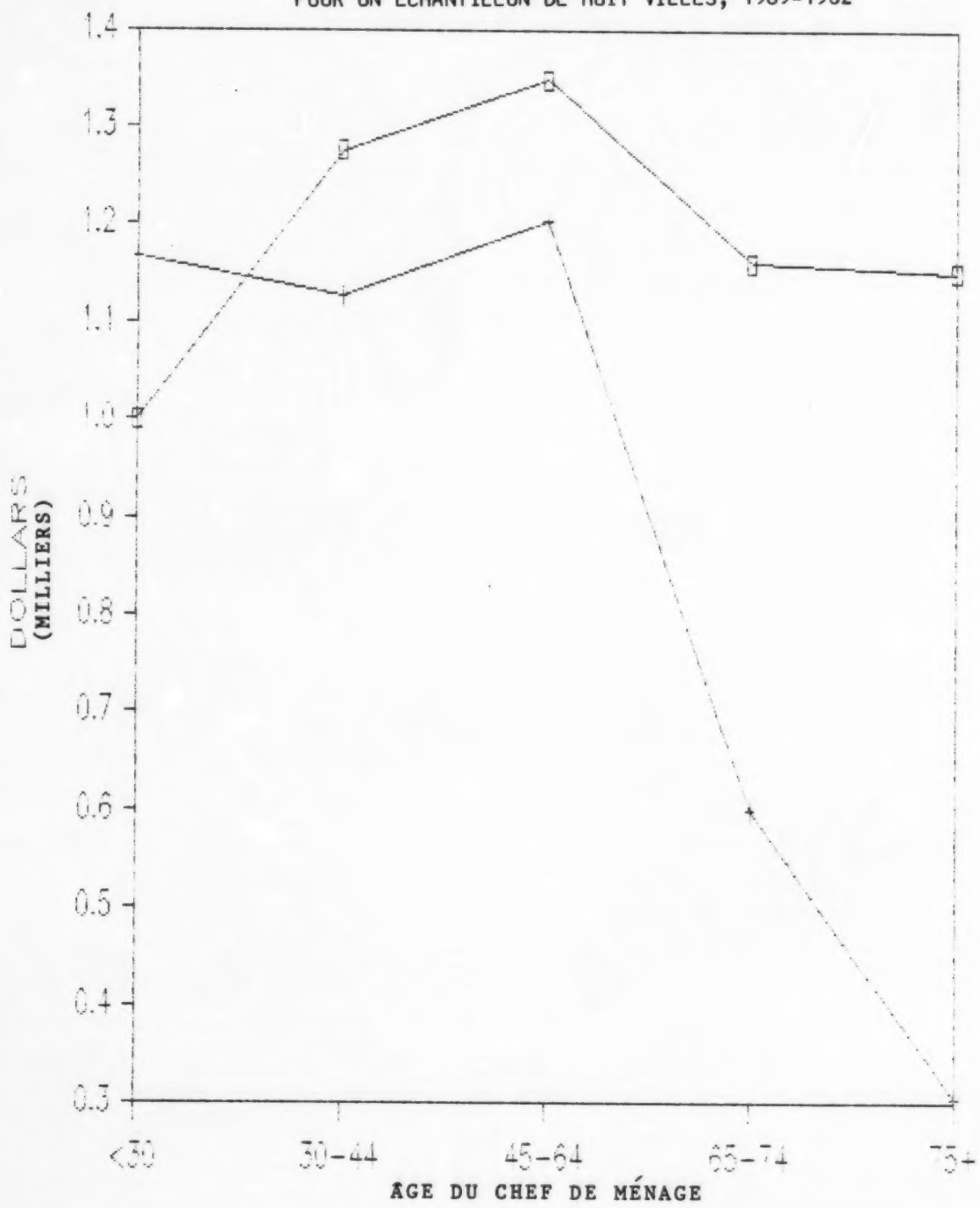
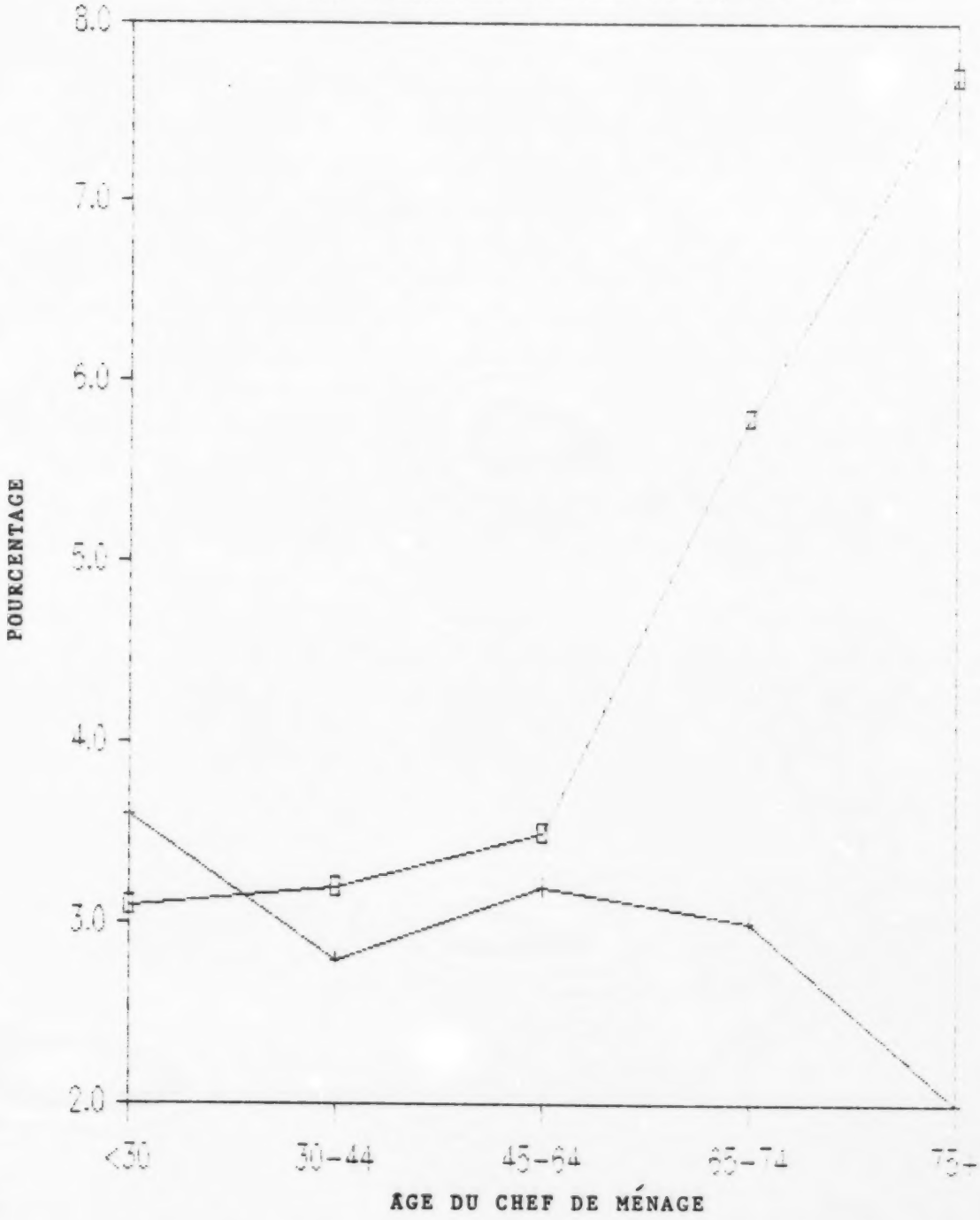


FIGURE 7
POURCENTAGE DES DÉPENSES TOTALES EN ÉNERGIE, SELON L'ÂGE DU CHEF,
POUR UN ÉCHANTILLON DE HUIT VILLES, 1969-1982



n'ont jamais conduit de voiture. Dans le cas des femmes qui conduisaient jadis ou des ménages dont le chef est de sexe masculin, la diminution de l'activité physique et les problèmes de santé apparaissant à cet âge avancé ainsi que les exigences provinciales relatives à l'obtention d'un permis commencent à limiter l'usage de la voiture. Toutefois, le fléchissement plus modéré qui se produit à l'âge de 65 ans semble être plus étroitement lié à une diminution des dépenses totales et une réduction du revenu car les dépenses totales ne baissent pas.

ÂGE ET TAILLE DE LA FAMILLE

Il est difficile de déterminer à l'aide de cette série de données les effets relatifs sur ces dépenses en énergie de l'âge par rapport à ceux de la taille de la famille. Les deux facteurs sont étroitement liés pendant tout le cycle de la vie de la famille. Il est donc difficile de dire si les différences existant entre les dépenses des ménages âgés et plus jeunes peuvent être attribuées davantage aux facteurs d'âge ou aux variations dans la taille de la famille, qui se manifestent généralement en même temps. L'examen des données tirées d'une autre étude relative aux personnes âgées et à leurs dépenses (voir Heslop à paraître) répond en partie à la question qui cherche à déterminer l'influence relative de chacun de ces deux facteurs. Dans cette étude, l'échantillon sélectionné à partir des données de l'enquête sur les dépenses des familles ne devait pas inclure seulement les ménages qui payaient directement leur consommation d'énergie, mais il avait plutôt été choisi d'après la taille du ménage et le groupe d'âge du chef. L'échantillon comprenait tous les ménages composés d'une personne seule et de deux personnes, dont le chef était âgé de 45 ans et plus. Certains de ces ménages ne payaient pas eux-mêmes leur consommation ménagère d'énergie, mais la majorité des ménages, surtout chez les couples mariés, payaient ces dépenses. Il est à noter que, pour certaines années, les tailles de l'échantillon sont petites pour le groupe le plus âgé. Par conséquent, il faudra faire preuve de prudence dans l'utilisation des résultats. Pour ce groupe, on ne devrait chercher à découvrir que des tendances générales plutôt que le montant exact des dépenses.

Le tableau 4, qui présente les dépenses de ces ménages, indique que la taille de la famille joue un rôle très important dans la consommation d'énergie. Indépendamment de l'âge des membres du ménage, les ménages d'une seule personne consomment moins d'énergie que les ménages de deux personnes. Cela s'applique surtout à l'énergie destiné au transport. Tout ménage même le plus modeste, a probablement besoin de consacrer à son entretien une partie minimale assez considérable de ses dépenses en énergie utilisée au foyer. Alors que cette part est importante pour la consommation ménagère d'énergie, elle est égale à zéro pour l'utilisation d'une automobile. On peut également comprendre que le plafond de ces dépenses en énergie serait également plus variable pour l'automobile que pour la consommation ménagère. Par conséquent, on remarque en général que les dépenses en énergie consacrées à l'automobile varient plus d'une famille à l'autre que les dépenses au titre de la consommation ménagère.

La seconde constatation importante qui découle de ces données est que, indépendamment de la taille du ménage, les dépenses en dollars pour la consommation ménagère d'énergie sont inférieures, mais représentent un pourcentage plus grand des dépenses totales des ménages dont le chef est âgé que de celles des ménages dont le chef est un peu plus jeune. Toutefois, pour l'automobile, les dépenses tant en dollars qu'en pourcentage sont plus basses. Une fois de plus, il semble que les dépenses au titre du transport soient plus discrétionnaires, et dépendent peut-être davantage des compressions du revenu des personnes âgées faisant partie du groupe d'âge plus jeune (65-74 ans) et, en outre, des problèmes de santé de celles faisant partie du groupe plus âgé (de plus de 74 ans). Par contre, les coûts de la consommation ménagère d'énergie sont moins souples et, par conséquent, la part du budget qui leur est attribuée doit être accrue à mesure que le revenu diminue, même après avoir effectué une certaine réduction des dépenses en dollars.

Une autre manière de comparer l'influence sur les dépenses en énergie de l'âge avec celle de la taille du ménage consiste à examiner les dépenses par tête ou par pièce. Ces deux approches peuvent servir à étudier les facteurs considérés comme ceux qui déterminent le plus la consommation ménagère d'énergie, soit la taille de la maison et la taille du ménage. Pour ce faire, nous reprenons la première base de données qui comprend tous les groupes d'âge.

TABLEAU 4

DÉPENSES EN ÉNERGIE DES MÉNAGES D'UNE SEULE PERSONNE ET DE DEUX PERSONNES, DONT LE CHEF EST ÂGÉ DE 45 ANS ET PLUS, SELON L'ÂGE DU CHEF ET LA TAILLE DU MÉNAGE, 1969-1982, HUIT VILLES IMPORTANTES

		Genre de ménage												Taille de l'échantillon					
		Personnes seules						Couples mariés						Personnes seules			Couples mariés		
Âge du chef		45-64 ans		65-74 ans		75 ans et plus		45-64 ans		65-74 ans		75 ans et plus		45-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus
		$	%	$	%	$	%	$	%	$	%	$	%						
Consommation ménagère d'énergie																			
Année	1969	90	1.9	111	3.8	87	4.0	246	2.5	215	3.7	173	4.1	215	137	103	292	150	79
	1972	101	1.9	120	3.4	111	3.9	239	2.3	269	3.6	233	5.2	179	144	76	227	124	56
	1974	133	1.7	163	3.5	133	3.9	317	2.2	267	3.7	297	4.5	273	206	140	256	220	94
	1976	184	1.7	222	4.1	195	4.1	419	2.2	362	3.4	341	5.4	180	119	84	245	153	65
	1978	177	1.5	355	4.8	309	6.0	565	2.8	495	3.9	382	4.4	169	123	92	266	135	45
	1982	436	2.5	469	4.2	381	3.9	963	3.1	769	3.8	858	4.9	215	122	111	271	154	74
Carburant pour le transport																			
Année	1969	68	1.5	22	0.7	2	0.1	236	2.4	96	1.6	40	1.0						
	1972	66	1.2	16	0.5	6	0.2	233	2.2	124	1.6	27	0.6						
	1974	120	1.6	38	0.8	4	0.1	334	2.3	150	2.1	93	1.4						
	1976	159	1.5	62	1.1	12	0.3	362	1.9	232	2.2	95	1.5						
	1978	150	1.3	69	0.9	15	0.3	417	2.1	293	2.3	102	1.2						
	1982	377	2.1	123	1.2	107	1.1	875	2.8	508	2.5	320	1.8						

Les coûts énergétiques par tête relatifs à l'utilisation de l'automobile pour chacune des six années d'enquête indiqués au tableau 5 et à la figure 8 suivent une ligne en zigzag avec l'âge. La consommation par tête est la plus élevée pour les ménages les plus jeunes et d'âge mûr. Comme on l'a déjà signalé, ce facteur est probablement attribuable à la présence d'enfants et aux âges des enfants du ménage. La présence de jeunes enfants semble limiter les voyages du ménage. Toutefois, l'autre facteur qui entre en jeu est l'âge. Les personnes âgées sont souvent retraitées et n'utilisent pas une voiture pour se rendre au travail. Ainsi, il se produit, à l'âge de 65 ans, une diminution importante du coût direct du carburant destiné au transport, pour ce motif et d'autres raisons probables. Comme on l'a déjà vu, la baisse est moins prononcée pour les couples mariés. Il semblerait qu'à mesure que la santé et la vigueur des personnes âgées s'accroît, surtout dans le groupe d'âge plus jeune, les intérêts de ce groupe pour les activités à l'extérieur du foyer augmentent leur consommation d'énergie pour la porter à des niveaux comparables à ceux d'avant la retraite. En outre, des cohortes de personnes âgées nées plus récemment ont conduit une voiture toute leur vie et ont moins tendance à modifier leur comportement au début de la retraite. (Voir Heslop 1985 .) Pendant la période de 13 ans, les dépenses par tête pour le carburant destiné au transport ont progressé de plus de 450%, pour atteindre près de 650% pour les deux groupes de personnes âgées, comparativement à une augmentation de 345% à 471% pour les trois groupes de ménages plus jeunes. Malgré ces énormes pourcentages d'accroissement pour les personnes âgées, l'écart en dollars entre les ménages jeunes et âgés s'élargit. Les personnes âgées semblent donc intéressées à accroître considérablement l'utilisation de leur voiture; toutefois, en dollars, leur revenu limité ne leur permet pas de faire face aux augmentations prises en charge par d'autres groupes d'âge, spécialement pendant les périodes d'inflation rapide.

En ce qui a trait à la consommation ménagère d'énergie, le tableau 6 et la figure 9 présentent les résultats par tête pour les ménages qui paient leur propre consommation ménagère d'énergie. Ces données montrent plus clairement que tout renseignement fourni antérieurement que les personnes âgées font face à un problème particulier. Les coûts de la consommation ménagère d'énergie augmentent sans cesse avec l'âge après 30 ans, et grimpent fortement lors de

TABLEAU 5

DÉPENSES PAR TÊTE EN ÉNERGIE AU TITRE DU TRANSPORT, EN DOLLARS, SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE, ÉCHANTILLON DE HUIT VILLES, 1969-1982

Âge du chef	< 30 ans	30-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus
Dépenses en dollars					
1969	105	62	77	50	21
1972	110	76	92	53	16
1974	146	98	133	80	47
1976	203	153	175	123	51
1978	216	173	197	139	70
1982	468	354	416	278	157
Taux de variation 1969-1982	345.7	469.9	438.1	452.1	646.5

FIGURE 8
DÉPENSES PAR TÊTE EN ÉNERGIE AU TITRE DU TRANSPORT, EN DOLLARS,
SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE, ÉCHANTILLON DE HUIT VILLES, 1969-1982

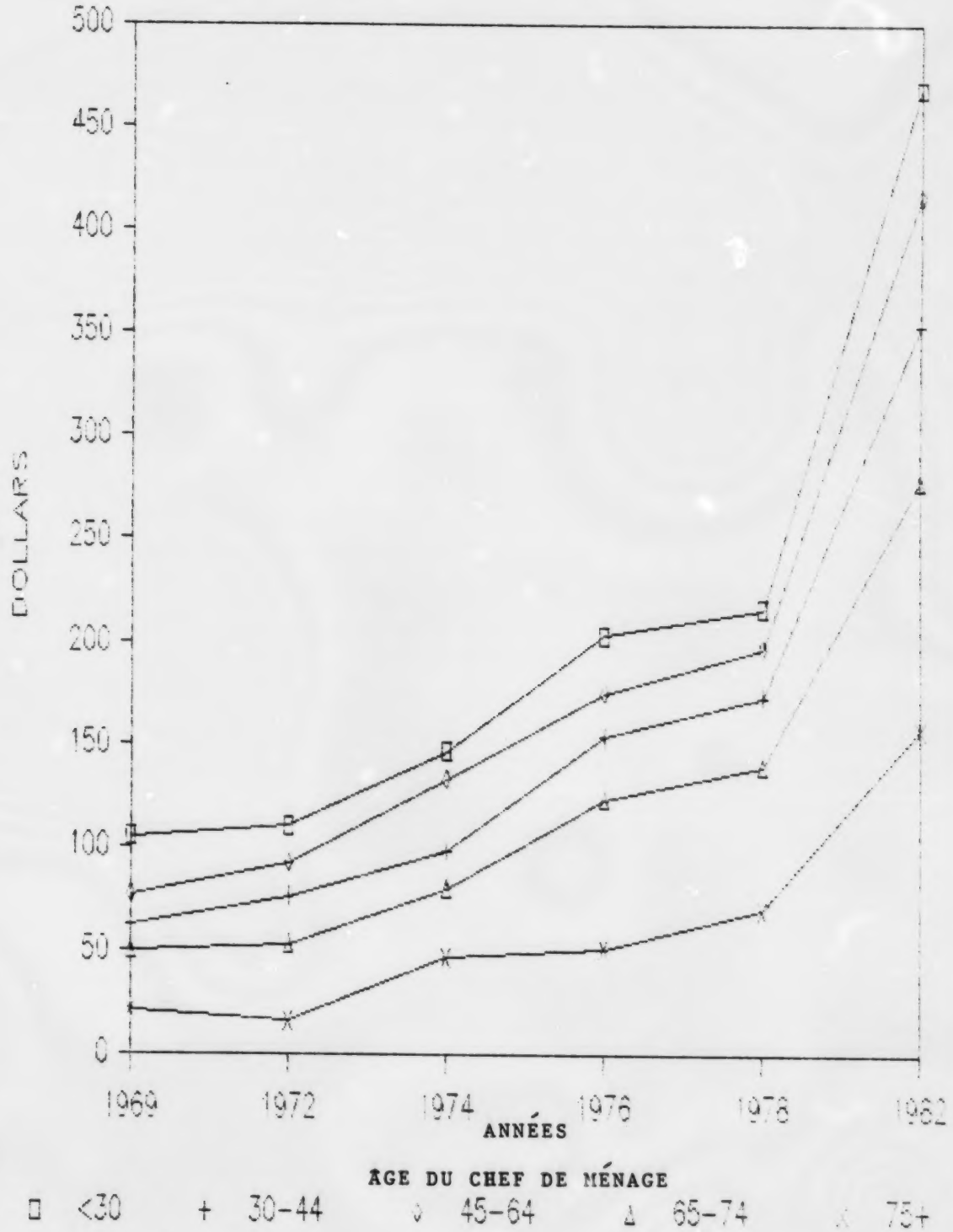
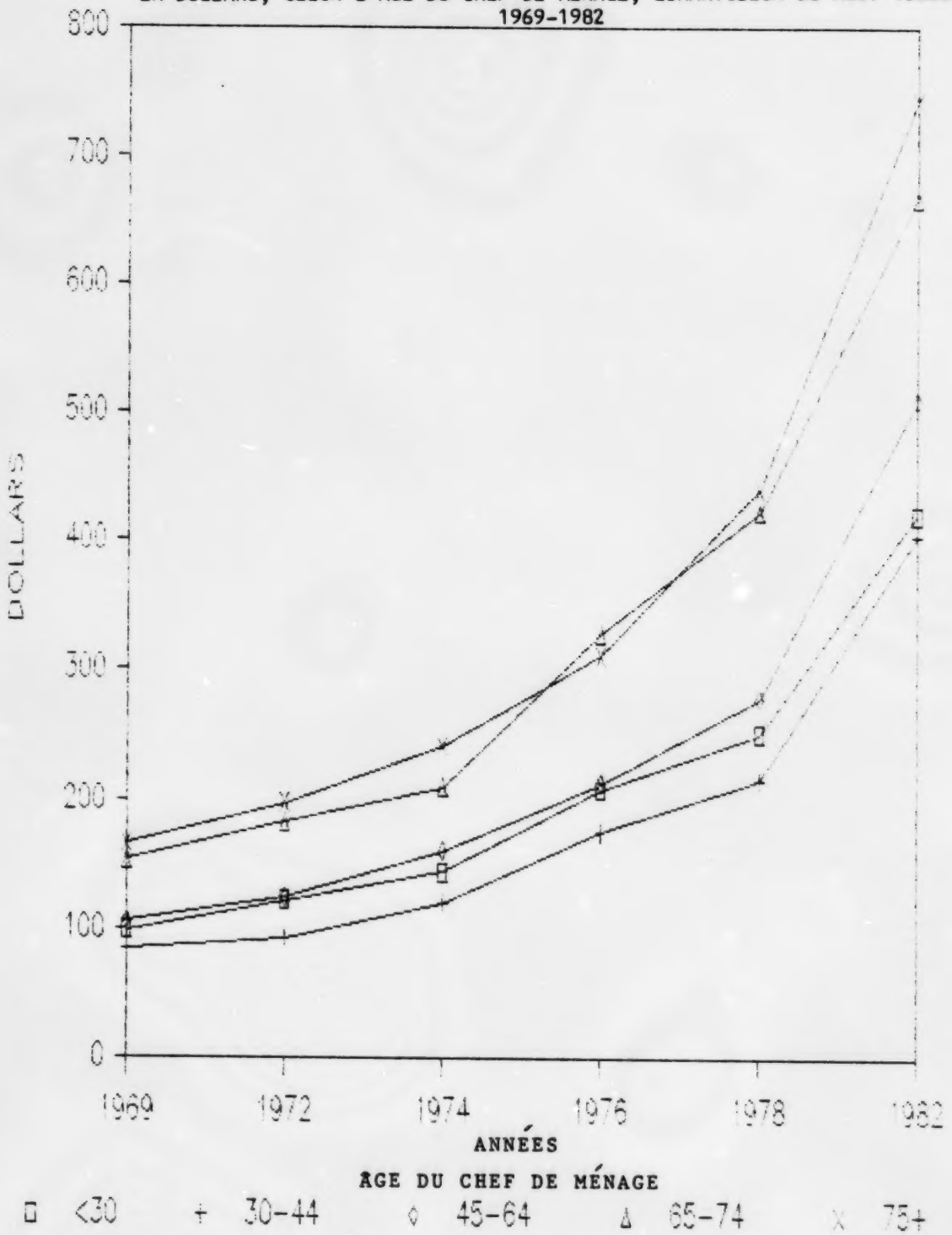


TABLEAU 6

DÉPENSES PAR TÊTE POUR LA CONSOMMATION MÉNAGÈRE D'ÉNERGIE, SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE, ÉCHANTILLON DE HUIT VILLES 1969-1982

Âge du chef	30 ans	30-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus
Dépenses en dollars					
1969	99	84	106	153	166
1972	122	92	124	182	197
1974	144	120	160	209	241
1976	207	175	212	328	311
1978	251	215	278	422	440
1982	420	404	510	667	742
Taux de variation 1969-1982	322.5	382.4	381.0	337.0	347.3

FIGURE 9
DÉPENSES PAR TÊTE POUR LA CONSOMMATION MÉNAGÈRE D'ÉNERGIE,
EN DOLLARS, SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE, ÉCHANTILLON DE HUIT VILLES
1969-1982



la vieillesse. Une des raisons possibles de cet accroissement est que les personnes âgées doivent maintenir une température plus élevée dans leur logement et que les factures de chauffage plus élevées qu'elles doivent donc payer expliquent cette augmentation des dépenses par tête en énergie destinée à la consommation ménagère. Il est également possible que les ménages âgés occupent plus d'espace que les ménages plus jeunes. Beaucoup de personnes âgées décident de rester dans la maison familiale malgré la réduction de la taille de la famille. Les factures de combustible qu'elles doivent donc payer sont très élevées par tête, même si des mesures sont prises pour fermer les pièces qui sont peu utilisées. En outre, les maisons appartenant aux personnes âgées font généralement partie de l'ancien parc immobilier et, par conséquent, sont moins bien isolées et possèdent des systèmes de chauffage moins économiques que les logements plus récents.

Le tableau 7 montre que l'augmentation du coût par tête est due à la plus grande taille de la maison en présentant des données sur les coûts énergétiques par pièce et en vérifiant les effets de la température à l'aide d'un ajustement par jour-degré. Il n'existe que de très petites différences dans les coûts moyens de l'énergie ménagère utilisée par pièce, par jour-degré, par des ménages dirigés par des chefs d'âge différent. Par conséquent, les différences par tête doivent être reliées aux différences dans le nombre de pièces occupées par habitant à divers âges.

Les ressemblances existant dans les données sur les dépenses par pièce, par jour-degré, pour des ménages d'âge différent apparaissent surtout avant 1978. Par ailleurs, en 1978 et 1982, les dépenses par pièce sont supérieures pour les ménages dont le chef est âgé de 45 ans et plus. Par conséquent, au cours des dernières années, les coûts de la consommation ménagère d'énergie ont été plus élevés, à la fois par tête et par pièce, pour les ménages âgés que pour les ménages plus jeunes, en dépit des ressources économiques très limitées dont disposent les premiers pour absorber cet accroissement des dépenses.

TABLEAU 7

DÉPENSES EN ÉNERGIE PAR PIÈCE, POUR 1,000 JOURS-DEGRÉS, EN DOLLARS, SELON L'ÂGE DU CHEF, ÉCHANTILLON DE HUIT VILLES, 1969-1982

Âge du chef	30 ans	30-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus
Dépenses en dollars					
1969	12.6	13.3	13.1	13.1	12.3
1972	12.6	14.2	14.0	14.3	15.3
1974	17.1	18.7	18.9	17.4	18.4
1976	22.8	23.7	24.0	24.0	23.2
1978	27.0	27.2	29.6	31.8	29.3
1982	41.9	47.9	50.4	49.0	51.7
Taux de variation 1969-1982	233.3	260.2	286.0	275.1	319.2

RÔLE DES PERSONNES ÂGÉES DANS LA CONSERVATION DE L'ÉNERGIE

L'augmentation récente des dépenses des ménages âgés pour la consommation ménagère d'énergie par pièce indique peut-être que ces ménages ont moins tendance que les ménages plus jeunes à entreprendre les activités de conservation de l'énergie au foyer encouragées par les gouvernements et justifiées par les hausses du prix de l'énergie au cours des quelques dernières années. Les personnes faisant partie des ménages plus jeunes sont généralement moins sensibles aux effets pernicieux de l'abaissement de la température au foyer et peuvent également tirer plus de profit de l'investissement consistant à isoler leur logement, qu'ils pourront occuper beaucoup plus longtemps.

Pendant la période de 13 ans qui a été étudiée, les prix de diverses sources d'énergie ont augmenté très rapidement. La dernière ligne des tableaux 6 et 7 indique les pourcentages d'accroissement des dépenses pour la consommation ménagère d'énergie par tête et par pièce, ainsi que par jour-degré, pour chacun des groupes d'âge. Les ménages âgés ont réussi à garder leurs augmentations par tête parmi les plus basses de tous les groupes. En ce sens, ils n'ont pas augmenté leur consommation d'énergie ni amélioré leur niveau de vie à cet égard. Toutefois, ils ont connu les plus fortes augmentations par pièce. Une fois encore, on suppose que ce facteur reflète les limitations très réelles qui empêchent les ménages âgés d'abaisser la température de leur logement. Il traduit aussi, probablement, leurs efforts plus limités en vue d'apporter à leur maison les améliorations nécessaires pour freiner ces augmentations de coût.

L'isolation des maisons exige à la fois l'investissement des capitaux nécessaires à l'achat des matériaux isolants et l'aptitude soit à effectuer le travail soi-même, soit à engager la main-d'oeuvre nécessaire pour installer ces matériaux. Ces frais peuvent être très considérables, surtout à cause de la taille et de l'état des maisons appartenant en général aux ménages âgés. Les connaissances et aptitudes physiques nécessaires pour faire personnellement l'installation sont plus limitées dans la population âgée, surtout dans le groupe des personnes très âgées et, particulièrement parce que beaucoup de ménages âgés sont composés de femmes âgées vivant seules. En outre, du point

de vue du recouvrement des coûts, l'investissement important requis pour améliorer la qualité du logement et réduire les dépenses en énergie ne se justifie peut-être pas si la personne âgée prévoit qu'elle ne continuera pas à posséder la maison longtemps. La probabilité d'un décès ou d'un déménagement dans un autre logement privé ou public dans un avenir à court ou à moyen terme va à l'encontre de la réalisation de cet investissement. L'aide accordée dans le cadre des programmes subventionnés par le gouvernement peut inciter les ménages à exécuter ces améliorations pour isoler leur logement et la modernisation des systèmes de chauffage. Toutefois, les bénéficiaires éventuels doivent se rendre compte de l'utilité de ces programmes et de la probabilité qu'ils puissent y participer. Les personnes âgées ont moins de chances d'obtenir les fonds offerts par les programmes subventionnés si elles ne reçoivent pas une certaine aide pour venir à bout de la paperasserie nécessaire. De surcroît, les personnes âgées sont souvent victimes d'individus qui exécutent un travail bâclé, et des pratiques frauduleuses d'entrepreneurs malhonnêtes spécialisés dans l'amélioration des maisons. Une certaine protection serait problablement nécessaire pour assurer que l'argent des subventions accordées aux personnes âgées a bien été consacré à l'achat et à l'installation la plus efficace possible de matériaux de haute qualité.

REMPLACEMENT DU PÉTROLE

En 1981, le gouvernement canadien a annoncé l'octroi de subventions en vue d'aider les propriétaires à remplacer leur système de chauffage au mazout par une autre source de combustible. Le Programme canadien de remplacement du pétrole (PCRP) s'est avéré être l'un des programmes les plus efficaces d'aménagement des ressources énergétiques destinés aux ménages. Toutefois, on peut se demander une fois encore comment les ménages âgés ont répondu à cet appel. Ont-ils pris des mesures importantes pour ne plus chauffer leur maison avec le combustible le plus sujet à des variations de prix? Ce programme les a-t-il aidés à enrayer l'augmentation des dépenses en énergie?

Le tableau 8 présente des données tirées des enquêtes sur les dépenses des familles relativement au combustible pour lequel les ménages avaient

TABLEAU 8
POURCENTAGE DE MÉNAGES AVEC INDICATION DU COÛT LE PLUS ÉLEVÉ POUR CHAQUE GENRE DE COMBUSTIBLE, SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE

Âge du chef		30 ans	30-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus
Année	Genre de combustible représentant le coût le plus élevé				
1969	Mazout	32.9	32.9	42.8	50.8
	Gaz	34.6	38.0	31.2	32.2
	Autre	32.4	29.1	26.0	17.0
1972	Mazout	31.8	33.6	40.8	50.3
	Gaz	30.8	33.1	30.7	29.1
	Autre	38.1	33.2	28.5	20.6
1974	Mazout	32.9	34.8	44.0	48.8
	Gaz	39.3	37.0	33.1	31.7
	Autre	27.9	28.2	23.0	19.5
1976	Mazout	29.5	32.3	41.8	44.2
	Gaz	40.8	39.8	37.4	39.1
	Autre	29.8	28.0	20.8	16.7
1978	Mazout	26.5	31.5	43.0	48.5
	Gaz	41.8	38.1	31.6	35.1
	Autre	31.7	30.4	25.4	16.4
1982	Mazout	14.2	22.9	29.8	41.4
	Gaz	48.8	48.1	46.7	40.1
	Autre	37.0	28.9	23.5	18.5

dépensé le plus d'argent chaque année. En 1969, plus de la moitié des ménages âgés avaient consacré à l'achat de mazout la plus grande somme en dollars destinés à la consommation ménagère, contre moins d'un tiers des ménages dont le chef était âgé de moins de 45 ans. La consommation de ces ménages plus jeunes était répartie plus également entre l'ensemble des principaux combustibles.

La forme de la répartition entre les divers genres de combustibles ne change guère jusqu'en 1976, date à laquelle les Canadiens connurent la première interruption de l'approvisionnement en pétrole en raison de la tension au Moyen-Orient et de la première série de fortes augmentations de prix qui a suivi la création de l'OPEP (Organisation des pays exportateurs de pétrole). Ces événements importants se sont produits au cours de l'hiver de 1973-1974 et n'auront aucune incidence sur les données de 1974 du point de vue de la conversion. Toutefois, dès 1976, le pourcentage des ménages plus jeunes utilisant le mazout comme principale source d'énergie destinée à la consommation ménagère était tombé en-dessous de 30%, soit une baisse d'environ 3½%. On peut observer des diminutions semblables pour tous les groupes d'âge, la majeure partie de l'augmentation se produisant dans les dépenses en énergie consacrées au gaz.

D'autres hausses du prix du pétrole, encore plus considérables, eurent lieu à la fin des années 1970. Comme on l'a mentionné plus haut, le gouvernement fédéral avait directement encouragé la réduction de la consommation ménagère de mazout entre les années d'enquête 1978 et 1982. Toutefois, les ménages âgés avaient répondu à cette invitation en moins grand nombre que ceux de tout autre groupe d'âge. Le nombre de ménages âgés utilisant le mazout comme principal combustible a baissé de 7% entre 1978 et 1982, mais il avait augmenté de 4% entre 1976 et 1978. Ainsi, entre 1976 et 1982, la proportion de ménages âgés utilisant le mazout comme principal combustible n'a diminué que de trois points. Toutefois, pendant la même période, le pourcentage des ménages les plus jeunes consommant surtout du mazout avait baissé de plus de 15%. On observe des diminutions du même ordre (d'environ 10% et 12%) dans les chiffres se rapportant aux ménages dont le chef est âgé de 30-44 ans et de 45-64 ans, respectivement. Les ménages âgés étaient ceux qui avaient connu le

moins de variations. Dans tous ces cas, la plupart de ces baisses se sont produites entre les deux dernières périodes d'enquête, soit une période qui coïncide presque avec celle de la réalisation du PCRP.

Ces résultats s'expliquent probablement par de nombreuses raisons, dont certaines ont déjà été mentionnées. Il est possible que les personnes âgées ne voient pas l'intérêt d'entreprendre des rénovations importantes de leur système de chauffage si elles ne prévoient pas rester longtemps dans leur maison. Il serait peut-être nécessaire d'accorder aux personnes âgées des subventions d'encouragement plus généreuses pour faire de la conversion un bon investissement. Les ménages âgés risquent de douter plus que les autres des avantages de la conversion et d'avoir des idées plus conservatrices à cet égard. Ils peuvent aussi être moins en mesure de surmonter les obstacles que comporte le processus assez complexe consistant à choisir le combustible le plus économique pour leur logement, à trouver un bon entrepreneur et à remplir tous les formulaires et contrats nécessaires à l'exécution des travaux et à la demande de subventions gouvernementales.

Par ailleurs, les jeunes ménages remarquent peut-être plus facilement les avantages qui découlent de l'installation d'un système de chauffage moins coûteux à utiliser. Ils ont plus tendance que les ménages âgés à déménager et, lors de l'achat d'un logement, à chercher une habitation dotée d'un système de chauffage économique et à trouver ce dernier dans le parc des logements plus récents. En outre, il est plus probable qu'ils se sentent en mesure de remplir toutes les formules nécessaires pour demander des subventions gouvernementales destinées à la conversion.

Le fond du problème est, semble-t-il, que les personnes âgées vivant dans leur propre maison se trouvent dans la situation difficile d'avoir à chauffer une habitation qu'ils doivent maintenir à une température élevée pour des raisons de santé et de survie. Les systèmes de chauffage actuels utilisent souvent l'un des combustibles les plus coûteux et les plus sensibles aux variations de prix. Toutefois, la conversion est plus difficile à réaliser pour les personnes âgées que pour tout autre groupe. Il s'ensuit que leurs dépenses de consommation ménagère d'énergie s'accroissent plus rapidement que celles de tout autre groupe d'âge et qu'elles engloutissent des parts de plus en plus importantes de leur budget limité juste pour se chauffer.

Conclusions

Les personnes âgées ont, incontestablement, été touchées plus durement que les autres par la hausse des prix de l'énergie. Bien que certains facteurs indiquent que les améliorations du mode de vie se manifestant sous la forme de l'accroissement de la consommation d'énergie aient été limitées, les ménages âgés ont dû absorber d'importants coûts supplémentaires pour satisfaire leurs besoins fondamentaux de consommation ménagère d'énergie. En raison de la progression rapide des coûts énergétiques, les ménages âgés ont perdu du terrain dans leur démarche en vue de réduire la part du budget consacrée aux nécessités de la vie. En moyenne, ils doivent dépenser à ce titre plus de 3 à 4% de plus de leur budget que les autres ménages dirigés par un chef plus jeune. En outre, il est manifeste qu'ils sont probablement beaucoup moins en mesure ou disposés que les ménages des groupes d'âge plus jeunes d'effectuer la conversion nécessaire pour se protéger contre de nouvelles hausses du prix de l'énergie. En tant que groupe, ils dépendent beaucoup plus que les autres ménages des approvisionnements en mazout coûteux et qui s'amenuisent pour chauffer leur logement. Pour remédier à cette situation, il faudrait concevoir des programmes d'aide complets et comportant des objectifs précis. Autrement, le seul moyen d'alléger le fardeau des coûts énergétiques élevés et de protéger les ménages âgés contre les augmentations futures sera peut-être de subventionner le combustible.

NOTE

1. Pour obtenir des renseignements détaillés sur la construction des séries de données utilisées dans cette étude, on peut s'adresser à la Division des études sociales et économiques de Statistique Canada.

2. Les jours-degrés représentent le nombre de jours pendant lesquels la température est inférieure à 18° Celsius. Les renseignements sur les jours-degrés pour chaque année, pour les villes comprises dans l'étude, ont été obtenus auprès d'Environnement Canada et ajoutés à la série de données sur les dépenses.

BIBLIOGRAPHIE

Avery, W. Moulton (1984), "Hypothermia and Heat Illness", Aging, avril-mai, n° 344.

Cumming, E. and Henry, W.E. (1961), Growing Old: The Process of Disengagement, New York, Basic Books.

Heslop, Louise A. (à paraître), "Portrait des personnes âgées - l'analyse des dépenses des personnes âgées au Canada, 1969-1982, Monographie, Ottawa, Division des études sociales et économiques, Statistique Canada.

Heslop, Louise A. (1985), "Analyse des dépenses des personnes âgées - Cohorte, âge et période", Document de recherche, Ottawa, Division des études sociales et économiques, Statistique Canada.

McPherson, Barry D. (1983), Aging as a Social Process, Toronto, Butterworth Publishers.

Robson, Paul (1982), "Patterns of Activity and Mobility Among the Elderly" dans A.M. Warnes, éd., Geographical Perspectives on Aging, New York, John Wiley and Sons Ltd.

SOCIAL AND ECONOMIC STUDIES DIVISION
RESEARCH STUDIES SERIES

DIVISION DES ÉTUDES SOCIALES ET ÉCONOMIQUES
SÉRIES D'ÉTUDES DE RECHERCHE

No.

1. Transforming Monthly Uniform Crime Reports to Incident Records

   Transformation des données du programme de déclaration uniforme de la criminalité en fonction des données sur les cas
   Craig McKie, 1983

2. The Use of "Fixed Coefficient" Matrices to Relate Occupation and Field of Study to Manpower Requirement Models
   Garnett Picot, 1982

3. Inconsistencies in the Occupational Coding of the Same Individual in Two Surveys
   John Turner, 1983

4. Sizing Up the Burden of Unemployment in Canada
   Part I - A General Labour Market Perspective
   R. Paul Shaw, 1984

   A revised version of this paper has been published in Canadian Public Policy, Vol. XI, no. 2, June 1985, 143-160.

5. Sizing Up the Burden of Unemployment
   Part II - A Perspective on Financial Hardship
   R. Paul Shaw, 1984

6. La ruralité québécoise: Évolutions et perspectives
   Clermont Dugas, 1984

   Une autre version du présent exposé est déjà parue dans Cahiers de géographie du Québec, vol. 28, nos. 73-74, avril-septembre, 1984, 183-204.

7. Fiscal vs Traditional Market Variables in Intermetropolitan Migration in Canada 1956-1981
   R. Paul Shaw, 1984

8. Historical Statistics on Justice
   Paul Reed, 1984

9. Life Table Methodology
Canada and Provinces (1980-1982 cycle)

Méthode de calcul des tables de mortalité
Canada et provinces (cycle 1980-1982)
Dhruva Nagnur, 1984

10. Heterogeneity and Selection in Population Analysis

Hétérogénéité et effet de sélection dans l'analyse des populations
Nathan Keyfitz, 1984

11. The Industrial Mix of Employment: How and Why it Changes - A Review of the Past Three Decades
W. Garnett Picot, 1985

12. Analyse de la mobilité linguistique: indices, observations et modèles

Analysis of Language Mobility: Indexes, Observations and Models
Réjean Lachapelle, 1985

13. An Analysis of Expenditure Patterns of the Elderly: Cohorts - Going Through Life Together

Analyse des dépenses des personnes âgées: cohorte, âge et période
Louise Heslop, 1985

14. Note de recherche - La composition linguistique: réalité et perception

Research Note - Linguistic Composition: Perception and Reality
Réjean Lachapelle, 1985

15. Rectangularization of the Survival Curve and Entropy
The Canadian Experience

Rectangularization de la courbe de survie et entropie: la situation du Canada, 1921-1981
Dhruva Nagnur, 1985

16. Sizing up the Burden of Unemployment in Canada
Part III: Impact of Unemployment on Family Income

Le fardeau du chômage au Canada
Partie III: Incidence du chômage sur le revenu de la famille
Paul Shaw, 1985

17. The Spatial Organization of Language in Canada, 1981

Répartition géographique des groupes linguistiques au Canada, 1981

John de Vries, 1985

18. Interprovincial Migrants and their Language Characteristics, 1976-1982

Les migrants interprovinciaux et leurs caractéristiques linguistiques, 1976-1982

John de Vries, 1985

19. Expenditure Patterns of Elderly Women

Les régimes de dépenses des femmes âgées

Louise Heslop, 1985

20. Factors Affecting Expenditures of the Elderly: Age vs. Income

Facteurs influant sur les dépenses des personnes âgées: âge ou revenu

Louise Heslop, 1986

21. The Impact of Canada's Changing Industrial Mix of Employment on the Occupational Structure

Garnett Picot, 1986

22. The Elderly and Energy Use

La consommation d'énergie par les personnes âgées

Louise Heslop, 1986

23. Energy Typologies

Classification Typologique par consommateurs d'énergie

Louise Heslop, 1986